

ผลของโปรแกรมการสร้างการรับรู้เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
ทางถนนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์

Effects of a Self-Efficacy Program on Injury and Fatality Prevention from Road Traffic
Accidents in High School Students at Very High-risk district, Surin Province

มานะชัย สุระรัมย์

สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา

Manachai Sureram

Office of Disease Prevention and Control Region 9 Nakhon Ratchasima

Corresponding Author: msureram@gmail.com

Received 2025 Feb 14, Revised 2025 Mar 1, Accepted 2025 Mar 14

DOI: 10.14456/iudcj.2025.23

บทคัดย่อ

ปัญหาการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย จากการบูรณาการข้อมูลการตาย 3 ฐาน กลุ่มอายุที่มีการสูญเสียมากที่สุดเป็นเด็กและเยาวชนอายุ 10-19 ปี ซึ่งมีการเสียชีวิตที่สูงมากถึง 26,126 คน ในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา หรือคิดเป็นเฉลี่ย 2,902 คนต่อปี หากไม่มีการแก้ไขปัญหาย่างจริงจังและกำหนดเป้าหมายจะมีเด็กและเยาวชนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 3,732 คน การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการสร้างการรับรู้เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์ การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลองแบบวัดผลก่อนและหลังการทดลอง กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 42 คน โดยสุ่มจากนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก ได้แก่ เมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์ คัดเลือกผ่านเกณฑ์การคัดเข้าและคัดออก ดำเนินกิจกรรมทั้งหมด 12 สัปดาห์ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือแบบสอบถามวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน ก่อนและหลังการทดลอง โดยใช้สถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เป็นอิสระจากกันด้วย Paired t-test

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 57.14 มีอายุระหว่าง 14-18 ปี มีอายุเฉลี่ย 16.43 ปี (S.D. = 1.467 ปี) โดยนักเรียนขี่รถจักรยานยนต์ได้ตอนอายุ 12 ปี ร้อยละ 35.71 มีอายุเฉลี่ย 12.31 ปี (S.D. = 1.854 ปี) ผู้หัดขี่รถจักรยานยนต์ให้นักเรียนเป็นพ่อแม่ ร้อยละ 50.00 รองลงมาคือพี่เอง ร้อยละ 26.19 และญาติพี่น้อง ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ ผู้ปกครองอนุญาตให้ขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเมื่อช่วงชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 64.29 ส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 76.19 ซึ่งนักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 52.38 ส่วนใหญ่จำนวน 1 ครั้ง ร้อยละ 45.45 โดยบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้เข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาล ร้อยละ 63.63 หลังการทดลอง กลุ่มตัวอย่างมีค่าคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ ข้อเสนอแนะสามารถนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในสถานศึกษาต่อไป

คำสำคัญ : การบาดเจ็บและเสียชีวิต, อุบัติเหตุทางถนน, นักเรียน

Abstract

Road traffic fatalities are a significant public health issue in Thailand. An integrated analysis of three mortality databases indicated that children and adolescents aged 10-19 years experienced the highest burden, with a total of 26,126 deaths over the past nine years, averaging 2,902 deaths per year. If no effective interventions are implemented, the number of road traffic fatalities among Thai youth is projected to increase to an average of 3,732 deaths per year. This study aimed to examine the effects of an awareness-enhancing program on injury and fatality prevention among secondary school students in a high-risk district of Surin Province. A quasi-experimental study with a pretest-posttest design was conducted among 42 participants, randomly selected from secondary school students (Grades 7-12) who commuted to school by motorcycle. The study was carried out over 12 weeks in Mueang Surin District, a high-risk area, with participants selected based on inclusion and exclusion criteria. Data were collected using a structured questionnaire and analyzed using Inferential statistics, including a Paired t-test, were used to compare the mean scores between dependent sample groups.

The results showed that the majority of participants were female (57.14%), aged between 14 and 18 years, with a mean age of 16.43 years (S.D. = 1.467). The average age at which students first rode a motorcycle was 12.31 years (S.D. = 1.854), with 35.71% beginning at 12 years old. Parents were the primary instructors for motorcycle riding (50.00%), followed by self-learning (26.19%) and guidance from relatives (16.67%). Most parents allowed their children to ride motorcycles to school during early secondary education (64.29%), and the majority did not possess a valid driving license (76.19%). Additionally, 52.38% of students had experienced at least one motorcycle accident, with 45.45% having had only one incident. Most injuries were minor and did not require hospitalization (63.63%). After the intervention, the students showed a significantly higher average score on self-perceived ability to prevent accidents, expectations about injury and death prevention from traffic accidents, and behaviors for road safety compared to before the experiment, ($p < 0.001$). These findings suggest that this intervention model could be applied in other educational settings to reduce motorcycle-related injuries and fatalities among children and adolescents.

Keywords : Injury and fatality, road traffic accidents, students

บทนำ

ปัญหาการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทยจากการบูรณาการข้อมูลการตาย 3 ฐาน กลุ่มอายุที่มีการสูญเสียมากที่สุดเป็นเด็กและเยาวชนอายุ 10-19 ปี ซึ่งมีการเสียชีวิตที่สูงมากถึง 26,126 คน ในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา หรือคิดเป็นเฉลี่ย 2,902 คนต่อปีจากการประมาณการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน 10-19 ปีโดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา Time series ในช่วง 10 ปีต่อจากนี้ (ปี 2564-2573) หากไม่มีการแก้ไขปัญหาย่างจริงจังและกำหนดเป้าหมายจะมีเด็กและเยาวชนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนน 37,321 คน หรือเฉลี่ยปีละ 3,732 คน⁽¹⁾ แนวโน้มของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงทรงตัว

และมีแนวโน้มลดลงในช่วงปี พ.ศ. 2563 เนื่องจากเกิดสถานการณ์โควิด 19 เนื่องจากการเดินทางสัญจรลดลง แต่อย่างไรก็ตามเป็นเพียงสถานการณ์สั้น ๆ หากสถานการณ์สงบลงปัญหาก็จะกลับย้อนมาเนื่องจาก ปัจจัยพื้นฐานยังคงอยู่ยังไม่ได้เปลี่ยนแปลง ประกอบกับจำนวนยานพาหนะและการสัญจรเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยี การดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชน/บุคคลยังมีน้อย ประชาชนและชุมชนยังไม่ตระหนักโดยพิจารณาปัญหาในประเด็นต่างๆ คือ ด้านกลไก การดำเนินงานในระดับพื้นที่ การจัดการปัญหาในระดับอำเภอถือว่ามีความเหมาะสมดำเนินงาน

ที่สามารถเข้าถึงระดับชุมชนและท้องถิ่น โดยใช้กลไกผ่านศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ. อำเภอ) และเชื่อมโยงการทำงานกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปถ. ท้องถิ่น) และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) แต่การดำเนินงานยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร โดยเฉพาะอำเภอเสี่ยงมีข้อค้นพบสำคัญ ดังนี้ ยังต้องเพิ่มทักษะการจัดการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ สำหรับนำไปสู่รากของปัญหา รวมทั้งการชี้เป้าในระดับท้องถิ่น/ชุมชน และการเชื่อมโยงข้อมูลสู่การสร้างมาตรการที่มาตรการแก้ปัญหาแบบเดิม ๆ ไม่ได้ระบุกลุ่มเป้าหมาย และเน้นรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ซึ่งควรที่จะพัฒนาวิธีการออกมาตรการแก้ไขปัญหให้เป็นรูปธรรม⁽²⁾ ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีนโยบายและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนหลายประเด็น เช่น การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยใบอนุญาติขับขี่ และการควบคุมความเร็ว โครงการรณรงค์สร้างความตระหนัก เช่น เด็กไทยใส่หมวก 100% มาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน รวมถึงการใช้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ. อำเภอ) และระดับท้องถิ่น (ศปถ. ท้องถิ่น) ในการดำเนินมาตรการป้องกัน อย่างไรก็ตาม ยังพบข้อจำกัดด้านการบังคับใช้กฎหมาย การขาดกลไกเชื่อมโยงกับสถานศึกษา และการขาดการฝึกอบรมการพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัยในกลุ่มนักเรียน⁽⁹⁾

จากการศึกษาวิจัยและพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บสำหรับ

เด็กและเยาวชนใช้จักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพ โดยการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและตายจากการใช้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี โดยความร่วมมือกรมควบคุมโรค และศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และวิเคราะห์ปัจจัยสาเหตุเชิงลึกของการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในระดับประเทศและในระดับพื้นที่ มีประเด็นข้อค้นพบที่ควรนำมาพิจารณาทบทวนและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย พบว่า กลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด พบว่า กลุ่มอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 68.00 รองลงมาเป็นกลุ่มอายุ 10-14 ปี ร้อยละ 28.00 อายุที่เริ่มฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์ พบว่า เด็กและเยาวชนเริ่มฝึกหัดขับที่รถจักรยานยนต์ในช่วงอายุ 13-15 ปี ร้อยละ 49.00 รองลงมาอายุ 10-12 ปี ร้อยละ 48.00 การเรียนรู้การฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่เด็กและเยาวชนจะเรียนรู้การขับจากรถจากพ่อแม่ ญาติ พี่น้องและเพื่อน ร้อยละ 72.00 และฝึกหัดขับเอง ร้อยละ 28.00 โดยไม่ผ่านการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย ร้อยละ 87.00 การมีใบอนุญาติขับขี่พบว่า เยาวชนที่มีใบอนุญาติขับขี่ อายุ 15 ขึ้นไป ร้อยละ 14.00 และร้อยละ 87.00 ไม่มีใบอนุญาติขับขี่ โดยประเด็นที่ไม่ไปทำใบอนุญาติขับขี่ ได้แก่ ไม่สนใจไปทำ ร้อยละ 59.00 อายุยังไม่ถึงเกณฑ์/ไม่มีเวลาไปทำ ร้อยละ 28.00 และพบว่า เด็กอายุไม่ถึงเกณฑ์ทำใบอนุญาติขับขี่ ร้อยละ 22.00⁽³⁾

ข้อมูลจากศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

ของเขตสุขภาพที่ 9 ปี พ.ศ. 2560-2564 พบอัตราตายด้วยอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 30.64, 31.19, 30.99, 30.00 และ 27.16 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายประเทศ 23.20 ต่อประชากรแสนคน โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดคือ นครราชสีมา (31.44 ต่อประชากรแสนคน) รองลงมาคือ บุรีรัมย์ (27.61 ต่อประชากรแสนคน), สุรินทร์ (25.21 ต่อประชากรแสนคน) และชัยภูมิ (24.19 ต่อประชากรแสนคน) ตามลำดับ⁽⁴⁾ ซึ่งทุกจังหวัดในเขตสุขภาพที่ 9 สูงกว่าเป้าหมาย พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเกิดจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.89 รองลงมาคือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ล้มเองหรือไม่มีคู่มือ ร้อยละ 10.11 และรถพิกอป ร้อยละ 4.61 ตามลำดับ และยังพบว่า การเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 87 ราย (อัตรา 4.12 ต่อประชากรแสนคน) โดยเมื่อวิเคราะห์ในกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี เป็นกลุ่มที่ตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด มีจำนวน 1,759 คน เฉลี่ยปีละ 352 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 17.48 และในปี พ.ศ.2564 พบว่า มีเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี ที่ตายจากการใช้รถจักรยานยนต์ 180 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 62.72 ของการตายจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด⁽⁵⁾

ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน จังหวัดสุรินทร์ ปี พ.ศ. 2560-2564 พบจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 55 ราย, 36 ราย, 52 ราย, 34 ราย และ 33 ราย ตามลำดับ ในส่วนผู้บาดเจ็บรวมทั้งหมด เท่ากับ 9,842 ราย, 8,731 ราย, 8,412 ราย, 7,457 ราย

และ 6,365 ราย ตามลำดับ โดยเมื่อจำแนกอำเภอเสี่ยงสูงมากตามการประเมินของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขซึ่งอำเภอเสี่ยงสูงมาก (สีแดง) คืออำเภอที่มีค่าเฉลี่ยของจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตอยู่ในเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 1 (25 เปอร์เซนต์แรก) ของอำเภอทั้งหมด ทั้งการบาดเจ็บและเสียชีวิต) วิเคราะห์จากข้อมูลการบาดเจ็บที่มารับบริการที่ห้องผู้ป่วยนอก (OPD)/ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน (ER) และผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตที่รักษาตัวที่ห้องผู้ป่วยใน (IPD) ซึ่งจังหวัดสุรินทร์ ประกอบด้วย 3 อำเภอ ได้แก่ เมืองสุรินทร์ ปราสาท และสังขะ ตามลำดับ โดยเมื่อแยกเป็นรายอำเภอ การบาดเจ็บและเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ปี พ.ศ. 2560-2564 พบอำเภอที่พบการเสียชีวิตมากที่สุดคือ อำเภอเมืองสุรินทร์พบจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 28 ราย, 22 ราย, 33 ราย, 23 ราย และ 20 ราย ตามลำดับ รองลงมาคือ อำเภอปราสาทพบจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 4 ราย, 6 ราย, 3 ราย, 3 ราย และ 3 ราย ตามลำดับ และอำเภอสังขะพบจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 4 ราย, 3 ราย, 5 ราย, 1 ราย และ 3 ราย ตามลำดับ⁽⁴⁾

จากข้อมูลดังกล่าว ผู้วิจัยได้สนใจที่จะศึกษาผลของโปรแกรมการสร้างการรับรู้เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์ โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง และแนวคิด Thailand Safe Youth Program (TSY Program) โดยกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

พฤติกรรมภายในและภายนอกตัวบุคคล สร้างความเชื่อมั่นในตนเองเกี่ยวกับความสามารถของบุคคลว่าจะจัดการและดำเนินการกระทำพฤติกรรมให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้โดยความเชื่อนี้จะเป็นตัวกำหนด ความคิด ความรู้สึก และจิตใจให้บุคคลสามารถกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้ เพื่อพัฒนาศักยภาพของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ในการดำเนินงานพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก และนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ลดลงได้ในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการสร้างการรับรู้เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์ ดังนี้

1. เพื่อเปรียบเทียบค่าคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรม
2. เพื่อเปรียบเทียบค่าคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรม
3. เพื่อเปรียบเทียบค่าคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรม

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi experimental research) แบบหนึ่งกลุ่มวัดก่อนและหลังการทดลอง (Pretest-Posttest One-group Design) โดยทำการศึกษาระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 - มิถุนายน พ.ศ. 2567

1. **พื้นที่ในการวิจัย** คือ อำเภอเมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์

2. **ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง** คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ที่ขับขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน จำนวน 502 คน โดยการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie and Morgan)⁽⁶⁾ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 95 ระดับความคลาดเคลื่อนที่ 0.1 ค่าสัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร 0.9 ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 32 คน และเพื่อป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่างระหว่างการทดลอง ผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.00 ดังนั้นได้กลุ่มทดลองจำนวน 42 คน

เกณฑ์การคัดเลือก (Inclusion criteria)

- 1) เป็นนักเรียนที่กำลังศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 ที่ขับขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ของโรงเรียนมัธยมศึกษาของอำเภอเสี่ยงสูงมาก ได้แก่ อำเภอเมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์
- 2) สามารถอ่านออกเขียนได้
- 3) ผู้ยินยอมตนและผู้ปกครองของผู้ยินยอมตนสามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้
- 4) ผู้ยินยอมตนและผู้ปกครองให้ข้อมูลตามแบบสอบถามด้วยความเต็มใจ

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion criteria)

1) ไม่สามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้ครบตามที่กำหนด

2) ผู้ปกครองไม่ให้การสนับสนุนให้เข้าร่วมกิจกรรม

3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา เป็นแบบสอบถามผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยการกำหนดแบบสอบถามให้สอดคล้องกับตัวแปรแต่ละตัวในกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย แบ่งเป็น 4 ส่วนประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยของครอบครัว ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัย และการรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัย โดยแบบสอบถามดัดแปลงจากแบบสอบถามของ สุริวัลย์ สะอิดี⁽¹²⁾ สร้างจากแนวคิดความเชื่อสุขภาพของเบคเกอร์⁽⁷⁾ ซึ่งเพนเดอร์นำแนวคิดนี้มาปรับปรุงใช้ในแนวคิดการส่งเสริมสุขภาพ โดยมีข้อคำถามจากเอกสารและงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในด้านการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยจำนวน 5 ข้อ การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัย 5 ข้อ มีลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 อันดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีการให้คะแนนข้อคำถามเชิงบวกตั้งแต่ 5, 4, 3,

2 และ 1 ตามลำดับ ข้อคำถามเชิงลบตั้งแต่ 1, 2, 3, 4, และ 5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 10 ข้อ มีลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 อันดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีการให้คะแนนข้อคำถามเชิงบวกตั้งแต่ 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ข้อคำถามเชิงลบตั้งแต่ 1, 2, 3, 4, และ 5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ มีลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 อันดับ คือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง (มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์) ปฏิบัติบางครั้ง (น้อยกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์) และไม่ปฏิบัติเลย มีการให้คะแนนตั้งแต่ 3, 2 และ 1 ตามลำดับ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ระยะก่อนการทดลอง

1. เตรียมความพร้อมของผู้ช่วยวิจัย โดยการอบรมและชี้แจงแนวทางการดำเนินการตามขั้นตอนของการวิจัย เก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานก่อนการทดลอง ได้แก่ ข้อมูลทั่วไป การรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และเตรียมหลักสูตรที่ใช้ในการอบรม

2. เชิญกลุ่มตัวอย่างที่ยินยอมเข้าร่วมการวิจัย ที่แจ้งวัตถุประสงค์ กิจกรรม และระยะเวลาเข้าร่วมกิจกรรม รวมทั้งการลงนามในเอกสารยินยอมเข้าร่วมการวิจัย และนัดหมายกลุ่มตัวอย่างเข้ารับการอบรม

ระยะดำเนินการทดลอง

แบ่งเป็นการดำเนินการวิจัยในกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 12 สัปดาห์ ดังนี้

1) สัปดาห์ที่ 1 กิจกรรมฝึกอบรมการเป็นวิทยากรผู้ช่วยวิจัยให้กับคณะกรรมการของ สปถ. อำเภอ ร่วมกับคณะครูของโรงเรียนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองสุรินทร์ ด้วยหลักสูตรวิทยากร “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดจากภัยท้องถนน” จากกรมควบคุมโรค ระยะเวลา 2 วัน

2) สัปดาห์ที่ 2 ระยะเวลา 6 ชั่วโมง กิจกรรมสร้างการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยกระบวนการฝึกปฏิบัติการจัดการความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนเบื้องต้น และสมรรถนะ ชีตจำกัดและการประมวลผลของมนุษย์ โดยกระตุ้นทางอารมณ์ด้วยการชมวิดีโอการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และการปฏิบัติตัวที่ถูกต้องเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

3) สัปดาห์ที่ 3 ระยะเวลา 6 ชั่วโมง กิจกรรมสร้างการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อการมีทัศนคติและทักษะคิดเพื่อเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน โดยกระบวนการฝึกปฏิบัติการความตระหนักรู้ในสถานการณ์การตัดสินใจ ทัศนคติอันตราย และการจัดการความเครียด/ความเหนื่อยล้า ด้วยการชมวิดีโอการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และการปฏิบัติตัวที่ถูกต้อง

4) สัปดาห์ที่ 4 ระยะเวลา 3 ชั่วโมง เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการป้องกันและชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ของการมีพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยใช้สื่อการนำเสนอในรูปแบบ power point เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ โดยใช้หมวกนิรภัย ประโยชน์ของหมวกนิรภัย ประโยชน์จากการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ด้านอื่น ๆ อุปสรรคของการไม่สวมหมวกนิรภัย ที่อาจส่งผลกระทบต่อตนเอง และสังคม มีการใช้กิจกรรมกลุ่มโดยมีการแบ่งกลุ่มเล่นเกม โดยมีของรางวัลเป็นหมวกนิรภัย

5) สัปดาห์ที่ 5 ร่วมกันออกแบบมาตรการกับเครือข่าย การแก้ไขปัญหาในเด็กและเยาวชนในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก โดยการทำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน นำเสนอข้อมูลสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนและข้อมูลจากการสอบสวนในกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ได้แก่ ผู้บริหารโรงเรียน ครู ตำรวจ ผู้ปกครอง และอื่น ๆ และร่วมกันวิเคราะห์ปัญหา และปรับทัศนคติ ออกแบบมาตรการร่วมกัน

6) สัปดาห์ที่ 6 กิจกรรมเพื่อสรุปเนื้อหาการเรียนรู้ทั้งหมดที่ผ่านมาและสร้างสัมพันธภาพได้ทำการสรุปเนื้อหาร่วมกันกับผู้เข้าร่วมการวิจัย และมีกิจกรรมการสร้างคลิปวิดีโอลงในช่อง Tiktok สามารถทำให้ผู้พบเห็นมีจิตสำนึกที่จะมีพฤติกรรมกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และทำให้ผู้เข้าร่วมวิจัยได้เล็งเห็นถึงความสามารถของตนเองในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยใช้แฮ็กแท็ก “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดจากภัยท้องถนน”

7) สัปดาห์ที่ 7-11 กิจกรรมติดตามเยี่ยมเสริมพลังโดยการลงพื้นที่โรงเรียน และกลไกการดำเนินมาตรการของโรงเรียน

8) สัปดาห์ที่ 12 สรุปผลและประเมินผลการแก้ปัญหาการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ และประเมินผลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในระดับอำเภอ พร้อมกับมอบรางวัลคลิปวิดีโอของ Tiktok

9) หลังสัปดาห์ที่ 12 เก็บแบบสอบถาม Post-Test

10) ค้นข้อมูลแก่ ศปถ. อำเภอ และจังหวัด

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ความถี่ (Frequencies) ร้อยละ (Percentages) ค่าเฉลี่ย (Means) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

2. สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ระหว่างก่อนการทดลอง กับหลังการทดลอง โดยใช้สถิติที่เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เป็นอิสระจากกัน (Paired t-test) กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้พิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่างตามหลักจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ก่อนเริ่ม

ดำเนินการวิจัยได้มีการขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อทำการวิจัย ผู้วิจัยได้ดำเนินการขออนุญาตผู้ปกครองในการเข้าร่วมวิจัยและได้รับความยินยอมจากผู้ปกครองหรือผู้แทนโดยชอบธรรม ก่อนที่เด็กจะเข้าร่วมโครงการวิจัยได้ โดยได้อธิบายถึงวัตถุประสงค์ วิธีการ อันตราย หรืออาการที่เกิดขึ้นจากการวิจัย รวมถึงประโยชน์จากการวิจัยให้กลุ่มตัวอย่างฟังอย่างละเอียดก่อนเริ่มกระบวนการวิจัย และให้กลุ่มตัวอย่างมีสิทธิตัดสินใจเข้าร่วมการวิจัยอย่างอิสระ และมีสิทธิบอกเลิกการเข้าร่วมโครงการเมื่อใดก็ได้ตามความต้องการ โดยข้อมูลส่วนบุคคลจะเก็บเป็นความลับ และนำเสนอในภาพรวมเท่านั้น

ผลการศึกษา

1. ข้อมูลทั่วไป

ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 57.14 มีอายุระหว่าง 14-18 ปี มีอายุเฉลี่ย 16.43 ปี (S.D. = 1.467 ปี) รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองนักเรียน 9,971.43 บาท (S.D. = 6,202.489 บาท) โดยนักเรียนชั้นที่รถจักรยานยนต์ได้ตอนอายุ 12 ปี ร้อยละ 35.71 ซึ่งอายุน้อยที่สุดคือ 7 ปี อายุมากที่สุดคือ 18 ปี มีอายุเฉลี่ย 12.31 ปี (S.D. = 1.854 ปี) ผู้หัดขี่ที่รถจักรยานยนต์ให้นักเรียนเป็นพ่อแม่ ร้อยละ 50.00 รองลงมาคือพี่เอง ร้อยละ 26.19 และญาติพี่น้อง ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ ผู้ปกครองอนุญาตให้ชั้นที่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเมื่อช่วงชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 64.29 ส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 76.19 ซึ่งนักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 52.38 ส่วนใหญ่จำนวน 1 ครั้ง ร้อยละ 45.45 โดยบาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ได้เข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาล ร้อยละ 63.63

2. การรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ

การรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.24 รองลงมาคือ ระดับน้อย ร้อยละ 28.57 และระดับมาก ร้อยละ 26.19 ตามลำดับ (คะแนนต่ำสุด 24 คะแนน, คะแนนสูงสุด 44 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 34.31 คะแนน) ส่วนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับมาก ร้อยละ 97.62 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 2.38 (คะแนนต่ำสุด 37 คะแนน, คะแนนสูงสุด 50 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 43.98 คะแนน) เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง ก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียน ก่อนและหลังการทดลอง (n=42)

การรับรู้	คะแนนเฉลี่ย (S.D.)	ความแตกต่างเฉลี่ย (S.D.)	95%CI	P-value
ก่อนการทดลอง	34.31 (6.452)	9.67 (7.304)	7.39-11.94	< 0.001
หลังการทดลอง	43.98 (3.181)			

3. ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในระดับปานกลาง ร้อยละ 80.95 รองลงมาคือ ระดับน้อย ร้อยละ 19.05 (คะแนนต่ำสุด 29 คะแนน, คะแนนสูงสุด 34 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 31.90 คะแนน) ส่วนความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในระดับปานกลาง ร้อยละ 71.43 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 28.57 (คะแนนต่ำสุด 30 คะแนน, คะแนนสูงสุด 50 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 37.02 คะแนน) เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ก่อนและหลังการทดลอง (n=42)

ความคาดหวัง ในผลลัพธ์	คะแนนเฉลี่ย (S.D.)	ความแตกต่างเฉลี่ย (S.D.)	95%CI	P-value
ก่อนการทดลอง	31.90 (5.330)	5.12 (5.509)	3.40-6.84	< 0.001
หลังการทดลอง	37.02 (1.650)			

4. การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในระดับพอใช้ ร้อยละ 90.48 รองลงมาคือ ระดับไม่ดี ร้อยละ 7.14 และระดับดี ร้อยละ 2.38 ตามลำดับ (คะแนนต่ำสุด 24 คะแนน, คะแนนสูงสุด 59 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 40.92 คะแนน) ส่วนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในระดับพอใช้ ร้อยละ 52.38 รองลงมาคือ ระดับดี ร้อยละ 47.62 (คะแนนต่ำสุด 39 คะแนน, คะแนนสูงสุด 60 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 47.76 คะแนน) เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง (n=42)

การปฏิบัติตัว	คะแนนเฉลี่ย (S.D.)	ความแตกต่างเฉลี่ย (S.D.)	95%CI	P-value
ก่อนการทดลอง	40.93 (4.866)	6.83 (7.535)	4.49-9.18	< 0.001
หลังการทดลอง	47.76 (5.999)			

อภิปรายผลการศึกษา

1. การรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุจากผลการวิจัยพบว่า ความแตกต่างของคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ ซึ่งก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.20 รองลงมาคือ ระดับน้อย ร้อยละ 28.60 และระดับมาก ร้อยละ 26.20 ตามลำดับ ส่วนหลังการทดลองพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับมาก ร้อยละ 97.60 รองลงมาคือ ระดับปานกลาง ร้อยละ 2.40 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการที่ผู้วิจัยได้ทำกิจกรรมในโปรแกรมนั้นทำให้มีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุดีกว่าก่อนการทดลองทั้งนี้อาจเป็นเพราะการเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมั่นในตนเองว่า จะสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยขึ้นได้ โดยได้รับกิจกรรมที่สร้างให้เกิดการรับรู้ความสามารถตนเองครบทั้ง 4 วิธีตามที่เสนอไว้ในทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองของแบนดูรา⁽⁸⁾ ได้แก่ 1) ประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จ (Mastery experience) ได้จัดกิจกรรมฝึกทักษะในการรับมือกับสถานการณ์จำลอง 2) การได้เห็นประสบการณ์ของผู้อื่น (Vicarious experience) ทั้งจากตัวแบบ

ที่มีชีวิต (Live model) และตัวแบบสัญลักษณ์ (Symbol model) จะได้เรียนรู้เทคนิคและวิธีการแก้ไขปัญหาจากตัวแบบ 3) การใช้คำพูดชักจูง (Verbal persuasion) โดยการใช้คำพูดกระตุ้นให้เกิดความมั่นใจ และ 4) การกระตุ้นทางอารมณ์ (Emotional arousal) ทั้งจากผู้วิจัยในช่วงทำกิจกรรมกลุ่มและกิจกรรมติดตามเยี่ยมเสริมพลังลงพื้นที่โรงเรียน การดำเนินมาตรการของโรงเรียนเพื่อกระตุ้นให้เกิดความมั่นใจว่าตนเองสามารถปรับเปลี่ยนตนเองได้ รวมถึงมีการให้ข้อมูลย้อนกลับเพื่อเปรียบเทียบว่าหลังช่วงทำวิจัยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ลดลง

2. ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ความแตกต่างของคะแนนความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ สอดคล้องกับการศึกษาของวรวิษา ภูผิวก้าว และคณะ⁽⁹⁾ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนองความตั้งใจในการปฏิบัติสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ จากการสาธิตและฝึกปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัย พร้อมทั้งแจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และยังคงพบว่า ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับ

มากทั้งในช่วงหลังการทดลอง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างนั้น เป็นกลุ่มที่ต้องการที่จะคาดหวังต่อตนเองเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตตนเองอยู่แล้ว จึงมีผลลัพธ์ที่คาดหวังไว้เป็นอย่างดี ดังนั้นเมื่อได้รับการเชิญให้เข้าร่วมโปรแกรม และมีคุณสมบัติตามเกณฑ์คัดเลือกจึงยังมีความคาดหวังที่สูงว่าตนเองจะต้องสามารถกระทำให้สำเร็จ แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดความคาดหวังรูปแบบความคิดช่วงแลกเปลี่ยนเรียนรู้แต่ละกลุ่มสามารถคิดและออกแบบกิจกรรมได้อย่างดี

3. การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า ความแตกต่างของคะแนนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างนักเรียนก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มากกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ สอดคล้องกับการศึกษาของศิริภรณ์ ศรีสกุล⁽¹⁰⁾ ผลการศึกษาพบว่า หลังได้รับโปรแกรมฯ กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายสูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ และสูงกว่ากลุ่มควบคุม และสอดคล้องกับการศึกษาของวรวิษา ภูผินแก้ว และคณะ⁽⁹⁾ ผลการศึกษาพบว่า จากการทดลองพบว่า หลังทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) แสดงว่า การบรรยายของวิทยากร การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่

รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยงและการอภิปรายกลุ่ม แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างมีการเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เป็นเพราะการออกแบบกิจกรรมที่มุ่งปรับเปลี่ยนพฤติกรรมภายในของนักเรียนโดยเฉพาะความเชื่อมั่นในตนเองว่าจะสามารถป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้สำเร็จ การมีความพร้อมและมีความตั้งใจในการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของตนเองอยู่แล้วตั้งแต่ก่อนการทดลอง รวมไปถึงการจัดให้มีกิจกรรมติดตามเยี่ยมเสริมพลังเพื่อให้แรงสนับสนุนด้านอารมณ์ทั้งจากแหล่งที่เป็นทางการ (Formal source) ได้แก่ นักวิจัย และแหล่งที่ไม่เป็นทางการ (Informal source) จากทีม ศปถ. อำเภอ โดยมีผู้คนที่คุ้นเคยของนักเรียนยังทำให้กลุ่มตัวอย่างมุ่งมั่นให้สำเร็จ เพราะรับรู้ถึงความเอาใจใส่ ความหวังดีของบุคคลรอบข้างที่มาจากแหล่งให้การเสริมพลังดังกล่าว⁽¹⁰⁾ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเชื่อมโยงระหว่างการเรียนรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุและความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการเรียนรู้ความสามารถตนเองของแบนดูรา⁽⁸⁾ ที่กล่าวว่า หากบุคคลมีทั้งการเรียนรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นที่สูง จะทำให้บุคคลมีแนวโน้มที่จะแสดงการปฏิบัติตนอย่างแน่นอน

ข้อจำกัดของการศึกษา

แม้ว่าผลการวิจัยจะสนับสนุนประสิทธิภาพของโปรแกรม แต่มีข้อจำกัดบางประการที่ควรพิจารณา ดังต่อไปนี้

1. การศึกษานี้ดำเนินการเฉพาะในอำเภอที่มีความเสี่ยงสูงของจังหวัดสุรินทร์ทำให้ผลลัพธ์อาจไม่สามารถใช้ได้กับพื้นที่อื่นที่มีปัจจัยทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจแตกต่างกัน

2. การใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือหลักในการเก็บข้อมูล อาจได้รับอิทธิพลจากการตอบที่ไม่ที่อาจไม่สะท้อนพฤติกรรมจริงของนักเรียน (Response bias)

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากงานวิจัย

1.1 ควรมีการกำหนดนโยบายการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนภายในสถานศึกษาทุกระดับ เนื่องจากกลุ่มเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มที่มีการเสียชีวิตมากที่สุดของทุกกลุ่มอายุ โดยเฉพาะที่เข้าในระบบการศึกษา เช่น การเพิ่มหลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนน การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดขึ้นในกลุ่มเด็กและเยาวชน เป็นต้น ควรมีการพัฒนาบุคลากรทางการศึกษาให้เข้ามามีบทบาทในการวางแผนกลยุทธ์ กิจกรรมร่วมกับคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ. อำเภอ)

1.2 ควรมีการส่งเสริมการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ และความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้กับนักเรียน

ที่ซับซ้อนจราจรยานยนต์มาโรงเรียน อย่างเช่น กิจกรรมการเพิ่มทักษะเชิงปฏิบัติการในสถานการณ์จำลอง การให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการรณรงค์ผ่าน Social media เพื่อให้นักเรียนมีทักษะมีการรับรู้ความสามารถตนเอง ทราบถึงผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นำไปสู่การปฏิบัติตนเองให้มีความปลอดภัยเมื่ออยู่บนท้องถนน

1.3 ควรมีการจัดสรรบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนงบประมาณและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางถนนให้ปลอดภัย หน่วยงานสาธารณสุขสนับสนุนเรื่องข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและติดตามข้อมูล ดำรวจสนับสนุนด้านการบังคับใช้กฎหมายเชิงบวกกับกลุ่มนักเรียน ในส่วนของสถานศึกษาจัดฝึกอบรมนักเรียน และในทุกภาคส่วนร่วมวิเคราะห์ความผิดพลาดจากทักษะของนักเรียนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ค้นหาช่องโหว่ของปัญหาเพื่อให้วางมาตรการในการกำกับดูแลในสถานศึกษา ชุมชน และอำเภอ

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาการทดสอบการรับรู้อันตรายที่เสมือนจริงจากสถานการณ์จำลองเปรียบเทียบกับทดสอบเวลาตอบสนองผ่านการดูวิดีโอคลิปด้วย เช่น เปรียบเทียบการทดสอบแบบเติมคำและแบบตัวเลือก หรือเพิ่มวิธีการทดสอบเพิ่มเติมในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อจะได้ข้อมูลสารสนเทศในรูปแบบต่าง ๆ และนำไปต่อยอดในการพัฒนาเป็นรูปแบบต่าง ๆ

2.2 ควรมีการทําวิจัยในรูปแบบเชิงปฏิบัติการ โดยการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน คณะครู นักเรียน ผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน ตำรวจ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ในโรงเรียนหน่วยกู้ภัย เจ้าหน้าที่สาธารณสุข เป็นต้น เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานวิจัย เพื่อประเมิน ผลการวิจัยและปรับปรุงพัฒนางานวิจัย ให้นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนจากรถจักรยานยนต์อย่างยั่งยืนต่อไป

แนะนำการอ้างอิงสำหรับบทความนี้

มานะชัย สุระรัมย์. ผลของโปรแกรมการสร้างการรับรู้เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์. วารสารสถาบัน ป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง. 2568;10(2):33-48.

Suggested citation for this article

Sureram M. Effects of a Self-Efficacy Program on Injury and Fatality Prevention from Road Traffic Accidents in High School Students at Very High-risk district, Surin Province. Institute for Urban Disease Control and Prevention Journal. 2025;10(2):33-48.

เอกสารอ้างอิง

1. วิวัฒน์ ศิตมโนชญ์. เป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยครั้งที่สองพื้นที่เป็นจริง?. วารสาร การแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย. 2564;1(2):189-208.
2. สสส [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.); c2020. อุบัติเหตุในช่วงโควิด-19; 2563 [เข้าถึงเมื่อ 5 ก.ค. 2566]; [ประมาณ 1 น.]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.thaihealth.or.th/?p=220892>
3. เกษมสุข กันชัยภูมิ. การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แบบมีส่วนร่วมโดยเครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ อำเภอคอนสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ. วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อมและสุขภาพชุมชน. 2565;7(2):82-92.
4. กรมควบคุมโรค [อินเทอร์เน็ต]. นนทบุรี: กรมควบคุมโรค; c2023. ศูนย์รวมข้อมูลการบาดเจ็บ/ โปรแกรมด้านข้อมูล; 22566 [เข้าถึงเมื่อ 5 ก.ค. 2566]; [ประมาณ 1 น.]. เข้าถึงได้จาก: <https://ddc.moph.go.th/pagecontent.php?page=855&dept=>

5. กลุ่มโรคไม่ติดต่อ. สรุปผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เขตสุขภาพที่ 9. นครราชสีมา: สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา; 2564.
6. Krejcie RV, Morgan DW. Determining sample size for research activities. *Educ Psychol Meas.* 1970;30(3):607-10.
7. Becker MH. The health belief model and personal health behavior. New Jersey: Charles B. Slack, Inc.; 1974.
8. Bandura A. Social foundations of thought and action: A social cognitive theory. Englewood Cliffs (NJ): Prentice-Hall; 1986.
9. วรวิษา ภูผิวก้าว, วิศิษฐ์ ทองคำ, นันทวรรณ ทิพย์เนตร. ผลของโปรแกรมขับที่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. *วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา.* 2561;24(1):76-85.
10. ศิวาภรณ์ ศรีสกุล. ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท]. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา; 2560.
11. Catherine A, Heaney B, Israel A. Social networks and social support. In: Glanz K, Rimer BK, Viswanath K, editors. *Health behavior and health education: Theory, research, and practice.* 4th ed. San Francisco: Jossey-Bass; 2008.
12. สุริวัลย์ สะอิดี. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นในเขตเทศบาลนครยะลา [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท]. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์; 2547.